

I. MENCARELLI

FILIPPO ZAPPATA

(NATO IL 6-7-1894 AD ANCONA)

UFFICIO STORICO AERONAUTICA MILITARE

1971

I. MENCARELLI

FILIPPO ZAPPATA

(NATO IL 6-7-1894 AD ANCONA)

UFFICIO STORICO AERONAUTICA MILITARE

1971



FILIPPO ZAPPATA

P R E F A Z I O N E

Pochi ingegneri aeronautici di casa nostra, vissuti durante quella rigogliosa e feconda stagione dell'Aeronautica Italiana, che va dalla prima alla seconda guerra mondiale, elaborarono i progetti, in così gran numero, di velivoli capaci di conquistare dei primati aerei di classe mondiale, come l'Ing. Filippo Zappata. Ma v'è di più. Tutti questi apparecchi, come meglio si vedrà più avanti, non erano stati appositamente studiati per dare l'assalto a questo o a quel rècord, ossia per ognuno di essi il suo creatore non aveva provveduto ad esaltare una determinata prestazione: o la velocità, o l'autonomia, o l'attitudine a salire a grandi altezze, ma tali prestazioni da primato i velivoli recanti la sigla Z, le possedevano, per così dire, allo stato naturale.

C'è un'altra osservazione da fare: alcuni degli aerei ideati dall'Ing. Zappata, sebbene dotati di eccezionali caratteristiche di volo e quantunque rispondessero appieno alle esigenze operative della specialità cui erano destinati (o a determinate esigenze operative commerciali), per un complesso di ragioni che forse lo stesso Zappata, oggi, non sarebbe in grado di spiegare, non riuscirono a superare lo stadio di prototipo. Che fossero geniali macchine d'avanguardia lo si vide chiaramente durante le prove di collaudo, nondimento, ripetiamo, non si provvide ad adottarle e a costruirle in serie.

Nonostante ciò l'Ing. Zappata si è ugualmente assicurato un posto di onore nella Storia della Tecnica Aeronautica Italiana e Mondiale.

I. M.

Fra gl'italiani d'ingegno che per valorizzare e sviluppare le loro scoperte, invenzioni, ideazioni furono costretti a cercare oltre confine quel riconoscimento e quell'aiuto loro negato in Patria (clamoroso l'esempio notissimo di Guglielmo Marconi) va incluso anche il nome dell'Ingegnere Aeronautico Filippo Zappata.

«Giunto al tramonto della vita — ha scritto di recente l'Ingegnere oggi settantaseienne, ma tutt'ora energico e attivo come tecnico e consulente d'aeronautica d'alto livello — rivolgo ancora alla Provvidenza Divina un fervido ringraziamento per avermi concesso a Parigi, nel 1928, l'incontro con l'Ingegnere Luigi Blériot, il che pose termine alle mie difficoltà iniziali. Blériot ebbe fiducia nel giovane ignoto ingegnere italiano, che gli aveva presentato alcuni progetti originali. I quali, respinti in Italia, ebbero la sua piena approvazione e l'insperata fortuna di vincere altrettanti concorsi dell'Aeronautica Francese, ed essere quindi felicemente realizzati».

Nel 1928 Blériot aveva 56 anni: egli occupava ormai un posto di onore nell'Olimpo delle glorie nazionali francesi e nella storia dell'aeronautica mondiale. Come pilota, recordman e come costruttore di velivoli aveva brillato di fulgida luce nel periodo più eroico del pionierismo del «più pesante», ma poco dopo la storica traversata della Manica (luglio 1909) convintosi che, come pilota di aeroplano, non avrebbe potuto richiedere a se stesso più di quanto aveva fatto sino allora (ebbe numerosi incidenti di volo, in gran parte dovuti ad errori di manovra) decise di dedicare ogni energia alla progettazione dei velivoli ed alla trasformazione della sua piccola officina aeronautica, di tipo poco più che artigianale, in una grande industria moderna. E riuscì nell'intento. Nell'un campo e nell'altro divenne in breve una personalità di statura mondiale. I suoi velivoli furono esportati ovunque. La Blériot-Aéronatique, fornita di un proprio aeroporto e di una propria scuola di pilotaggio, riuscì a costruire, dalla fine del 1909 al 1913, ben 800 apparecchi di 40 tipi diversi: risultati sbalorditivi tenuto conto che allora nessuno Stato Maggiore prendeva molto sul serio l'impiego dell'aeroplano come strumento di guerra, che l'aviazione commerciale era inesistente, mentre quella turistica e sportiva veniva ovunque praticata da esigue schiere di giovani.

La situazione com'è noto mutò nel giro di pochi mesi durante il primo conflitto mondiale; dell'ordine di parecchie migliaia furono gli aeroplani prodotti dalle officine fondate e dirette dal trasvolatore della Manica. Finita la guerra Blériot smobilitò gran parte dei suoi Cantieri e adeguando la sua produzione alle possibilità del mercato post-bellico, rivolse la sua attenzione a prodotti di qualità.

Uomo dalla pronta intuizione, entusiasta, audace, conoscitore di uomini, egli si ritirò personalmente dal campo della progettazione, e con animo ormai più di mecenate che d'industriale, istituì un grande efficiente Ufficio Tecnico, sempre ansioso di vedere uscire dalla sua Casa novità che precorressero i tempi.

Assunti tre progettisti: due francesi (Mr. Herbémont e Mr. Guillemin) e un austriaco (Prof. Kirste), andò assegnando loro, a suo giudizio, i compiti da svolgere, non sordo tuttavia ai suggerimenti dei suoi ingegneri. Ma quando ebbe esaminato i disegni e i calcoli del «giovane ignoto ingegnere italiano», e intuito quanto preziosa l'opera di questi sarebbe stata per il prestigio e l'ulteriore sviluppo della sua attività industriale, senza esitare lo «reclutò» come suo collaboratore di punta.

* * *

In quei giorni Filippo Zappata, il futuro «progettista dei primati» compiva 34 anni: era nato infatti in Ancona il 6 luglio 1894. Figlio di un professore di latino e greco nel liceo di quella città, presso il medesimo liceo aveva compiuto gli studi classici, e frequentato poi, alla Scuola Navale Superiore di Genova, i corsi per ingegnere navale-meccanico, corsi che fu costretto a interrompere allo scoppio della prima guerra mondiale. Arruolatosi come ufficiale dei bersaglieri, combatté con ardimento. Durante un attacco nella zona di Tolmino riportò gravi ferite, e dopo lunga degenza in vari ospedali militari, dichiarato permanentemente inabile alle fatiche di guerra, trascorse un buio periodo in vari uffici del Deposito del 5° Reggimento Bersaglieri di Savona.

Ma nella seconda metà del 1918, avendo fatto valere presso il Comando del Corpo d'Armata di Genova i suoi titoli di studio (figurava allora come laureando in ingegneria navale-meccanica) fu assegnato ai Servizi Tecnici dell'Aeronautica.

Finita la guerra, senza por tempo in mezzo riprese gl'interrotti studi universitari fino al conseguimento della laurea. Diremo subito che l'Ing. Filippo Zappata apparteneva a quella categoria d'ingegneri che uniscono

ad una ferrea preparazione sul piano strettamente professionale, un fervido talento inventivo: di qui la sua predilezione per le costruzioni aeronautiche, un campo allora fertilissimo e ove appunto, un tecnico del suo stampo avrebbe potuto cogliere grandi soddisfazioni.

Zappata lavorò dapprima presso la Direzione Tecnica Militare, quindi alla Società Gabardini di Cameri: quest'ultima, fondata nel 1910 dall'industriale torinese Giuseppe Gabardini, comprendeva uno stabilimento di costruzioni aeronautiche, ed una scuola di pilotaggio, concordemente giudicata, in quei giorni, una delle più quotate e fiorenti del mondo. Alla Gabardini Zappata progettò un apparecchio da caccia metallico (a struttura resistente) che alle prove di collaudo rivelò squisite qualità di volo e doti acrobatiche.

Successivamente, per un periodo di tre anni, l'ingegnere anconitano lavorò presso i Cantieri Riuniti dell'Adriatico, a Monfalcone, ove fu il promotore di un'alacre attività aeronautica: vi creò un Ufficio Tecnico, un Reparto Sperimentale, collaborando altresì, con il progettista Ing. Conflenti, alla realizzazione di vari tipi d'idrovolante.

Il susseguente incarico lo svolse alla Società Aero-Espresso di Brindisi (1926) ove elaborò i piani del Titano, un idrovolante quadrimotore da 12 tonnellate, studiato per l'esercizio delle linee aeree orientali, ma il progetto rimase sulla carta poiché in quel periodo il Ministero dell'Aeronautica impedì all'Aero-Espresso di costruire velivoli. Abbandonata, suo malgrado, anche questa società, Zappata fu costretto a ritirarsi, come si dice, a vita privata, ma non rimase inoperoso: portò a termine, sin nei dettagli, alcuni originali progetti di velivoli di vario tipo, ma questi progetti trovarono negli ambienti aeronautici responsabili una fredda e talora scoraggiante accoglienza. Com'è sovente destino di ogni innovatore, anche le idee del nostro ingegnere furono giudicate troppo audaci.

Il primo di tali progetti ebbe una storia particolare. Dopo la traversata dell'Atlantico compiuta da Lindberg, i tecnici aeronautici del mondo intero si appassionarono al problema delle grandi distanze da far percorrere ad aerei speciali, e la soluzione di tale problema imponeva uno studio approfondito per il conseguimento, da un lato delle più elevate caratteristiche aerodinamiche — specie in fatto di « finezza », come allora si diceva — e dall'altro del minor peso in sede costruttiva.

Zappata volle cimentarsi. Verso la fine di luglio del 1927, lavorando otto ore al giorno, in un paio di settimane preparò il progetto di massima — aerodinamico, strutturale e ponderale — di quello che alcuni anni dopo, realizzato in Francia, fu il BZ-110 (Blériot-Zappata.110) battezzato poi « Joseph-le-Brix ».

Vista l'impossibilità di attuare i suoi progetti in Italia decise di varcare il confine e di piantare le tende in Francia, culla dell'aviazione europea e ove l'aeronautica, non soltanto come forza armata, sì bene come attività industriale, commerciale e sportiva era assai incoraggiata dal governo. In Francia inoltre l'aviazione era popolare; i campioni del volo, i detentori di primati, i trasvolatori erano osannati e idolatrati dal gran pubblico più di quanto non si facesse in altri paesi.

Giunto a Parigi, Zappata si rivolse come s'è detto al leggendario pilota-costruttore, il quale intuì le capacità dell'«ignoto ingegnere italiano» subito lo volle con sé come collaboratore scelto dell'Ufficio-Progetti dei suoi cantieri aeronautici.

* * *

L'Ing. Filippo Zappata superò ben presto le aspettative di Blériot vincendo, nel 1929, un concorso indetto dal Ministero dell'Aria per un aereo a grande autonomia in grado di conquistare i primati di durata e di distanza in circuito chiuso, nonché quello vieppiù difficoltoso di distanza in linea retta, presentando appunto il progetto di cui sopra che fu studiato (particolare curioso) durante il viaggio di nozze.

Questi primati di grande prestigio appartenevano allora all'Italia: li aveva conquistati il famoso binomio Ferrarin-Del Prete, a bordo di un monoplano Savoia-Marchetti-S.64. I due avevano anzitutto tenuto l'aria in circuito chiuso (31 maggio - 2 giugno 1928) per 58 ore e 37 minuti consecutivi, percorrendo 7666 chilometri. E nello stesso anno, dal 3 al 5 luglio, col medesimo tipo di apparecchio, muovendo da Montecelio (Roma) avevano trasvolato l'Atlantico del Sud, atterrando a Natal, in Brasile, e assicurando perciò all'Italia il primato del mondo di distanza in linea retta, con 7163 chilometri di volo.

L'orgogliosa aviazione francese moltissimo ambiva a migliorare siffatti exploits; di qui il bando di concorso, con vistosi premi in danaro, fra le principali società di costruzioni aeronautiche.

Nel giugno del 1930, mentre il Blériot-Zappata era in fase di avanzata costruzione, i nostri Maddalena-Cecconi, con un Savoia-Marchetti-S.64-bis perfezionavano il primato di durata e di distanza in circuito chiuso di Ferrarin-Del Prete, volando ininterrottamente per 67 ore e percorrendo 8.118 chilometri.

Nell'autunno del 1930 il Blériot-Zappata (Z.110), di tipo monoplano

con motore Hispano-Suiza da 600 HP, con elica in presa diretta era pronto per il collaudo; il 9 dicembre dello stesso anno pilotato da Maurice Rossi e Lucien Bossoutrot, si aggiudicava di stretta misura il primato mondiale di durata in circuito chiuso restando in volo 67 ore e 53 minuti; ma nel marzo del 1932 lo stesso velivolo col medesimo equipaggio conquistava con ampio margine il record del mondo di distanza in circuito chiuso percorrendo km. 10.601. E l'anno seguente dal 5 al 7 agosto, lo stesso apparecchio azionato però da un motore Hispano-Suiza da 500 cavalli, con opportuno riduttore pilotato ancora da Rossi cui si unì questa volta il navigatore Paul Codos, percorreva senza scalo i 9.150 chilometri interposti fra New York e Rayak, in Siria, stabilendo così il nuovo primato di distanza in linea retta. E nel 1934, ancora Rossi-Codos a bordo del BZ.110 sempre con motore Hispano Suiza da 500 HP, con riduttore, trasvolavano l'Atlantico del Nord, da Parigi a New York in 38 ore e 27 minuti.

Un altro prestigioso apparecchio realizzato dai Cantieri Aeronautici di Blériot su progetto dell'Ing. Zappata, fu il «Santos-Dumont» un idrovolante trimotore a scafo centrale da 24 tonnellate, appositamente studiato per i servizi commerciali transatlantici. A partire dal 1934 il «Santos-Dumont» venne utilizzato dall'Air France sulla rotta dell'Atlantico del Sud, effettuando numerose traversate.

Nel frattempo il Ministro dell'Aeronautica Italo Balbo — esattamente all'inizio del 1933 — che in Francia godeva di vasta popolarità e di un grande prestigio, aveva preso direttamente contatto con Blériot al fine di ottenere il rientro in Italia dell'Ing. Filippo Zappata; e Blériot acconsentì: fu, il suo, un gesto di cameratismo altamente encomiabile in quanto Zappata aveva portato a termine presso le sue officine aeronautiche, diversi importanti studi, ottenuto vari brevetti, costruito altri velivoli, oltre quelli citati, e vinto infine alcuni importanti concorsi indetti dal Ministero dell'Aria. Zappata insomma si era affermato come uno dei più ingegnosi progettisti europei.

* * *

Ecco dunque il nostro ingegnere rimpatriare con tutti gli onori: ritornò presso i medesimi Cantieri Riuniti dell'Adriatico, a Monfalcone, ove circa dieci anni avanti aveva organizzato, come s'è visto, un Ufficio Tecnico e un Reparto Sperimentale.

A Monfalcone rimase dal 1933 al 1942, e in questo arco di tempo

portò a termine una mole di lavoro enorme: basti dire che all'inizio del 1933 lavoravano ai Cantieri Riuniti, fra operai qualificati, tecnici di officina e specialisti, 340 unità. Nel 1941 questa cifra era salita a 5.500 unità.

In quei nove anni Zappata oltreché svolgere un'indefessa attività sul piano organizzativo e direttivo, progettò e fece costruire numerosi tipi di velivoli di tipo terrestre e idro, per usi militari e civili.

Di essi i più significativi furono i seguenti:

— Cant-Z.501, idrovolante a scafo centrale monomotore, da Ricognizione Marittima.

— Cant-Z.504, idrovolante monomotore, da caccia, ad ali ripiegabili, destinato a essere imbarcato sulle navi.

— Cant-Z.1011, bimotore terrestre da bombardamento.

— Cant-Z.506, idrovolante trimotore per linee aeree mediterranee, e come ricognitore marittimo e in funzione di soccorso aereo. Nella versione militare l'aereo recava la sigla Cant-Z.506.Bis.

— Cant-Z.509, idrovolante trimotore: una versione potenziata del Cant-Z.506.

— Cant-Z.508, grosso idrovolante trimotore da trasporto militare.

— Cant-Z.1012, piccolo trimotore terrestre da gran turismo.

— Cant-Z.1007, e Cant-Z.1007.Bis, trimotori terrestri da bombardamento.

— Cant-Z.515, idrovolante bimotore da ricognizione strategica.

— Cant-Z.511, idrovolante quadrimotore da 37 tonnellate, studiato per i servizi transatlantici.

— Cant-Z.1015, trimotore terrestre veloce a grande raggio d'azione.

— Cant-Z.1018, bimotore da bombardamento veloce.

(Altri interessanti progetti l'Ing. Zappata elaborò presso altre società di costruzioni aeronautiche: ce ne occuperemo in seguito).

I Cant-Z qui sopra elencati meriterebbero tutti una diffusa illustrazione; per ragioni di spazio ci soffermeremo su quelli che rifulsero, mercé le loro eccezionali prestazioni, nella conquista di primati mondiali, o nell'esercizio di linee aeree, o nell'impiego militare. E' importante rilevare come gli apparecchi firmati dall'Ing. Zappata conquistatori di primati mondiali, erano di serie, militari o civili che fossero. A questi aerei ovviamente si provvede (al fine di accrescerne, poniamo, l'autonomia) ad applli-

carvi dei serbatoi supplementari, non senza averli prima spogliati di ogni apparecchiatura inutile, come, ad esempio, le mitragliatrici nel caso di velivoli militari, o le poltroncine-passeggeri trattandosi di aeromobili commerciali.

Così un normale idrovolante da ricognizione strategica — largamente impiegato dalla nostra Aeronautica Militare — era il Cant-Z.501 che fu scelto per la conquista del record mondiale di distanza per idrovolanti, allora detenuto dagli americani (gennaio 1934) con un volo di 3860 chilometri effettuato con un idrobimotore Consolidated da 2800 HP.

Il nostro velivolo era equipaggiato da un Isotta-Fraschini-Asso da 900 cavalli, pesava a vuoto 3850 chili, aveva un carico utile normale di 2200 chili, un'autonomia normale di 2600 chilometri, e una tangenza pratica di 7.000 metri. Sviluppava una massima velocità di 275 chilometri all'ora ed una velocità di crociera di 240 chilometri orari.

L'aereo invece allestito per il record, alleggerito del superfluo, pesava a vuoto 3500 chili. Il suo carico utile, di sola benzina e olio, fu portato a 3650 chili, cui vanno aggiunti, fra equipaggio, salvagenti, bagagli, viveri e altro, circa 250 chili. Carico utile totale 3900 chili.

L'enorme aumento del carico utile (di ben 1700 chili) dimostra quanto elevato fosse, considerando che la potenza motrice non fu accresciuta, il valore dell'efficienza alare dell'apparecchio; dimostra altresì quanta elevata fosse la sua robustezza strutturale. Il pilota-comandante destinato a portare a termine l'impresa, altri non poteva essere che Mario Stoppani, capo-collaudatore dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico, un aviatore di rara perizia, esperienza, resistenza alle fatiche del volo, coraggio. Stoppani, asso della prima guerra mondiale con 6 apparecchi abbattuti, aveva nel suo curriculum vitae professionale altri attestati, come quello di aver già lavorato quale collaudatore ai Cantieri Aeronautici Ansaldo, di aver effettuato in Italia e in Europa diversi raids e partecipato infine, con successo, a meetings ed a competizioni aeree nazionali e internazionali.

Come secondo pilota e navigatore fu scelto il Capitano dell'Arma Aeronautica Corradino Corrado, e quale marconista il Maresciallo dell'Arma Amedeo Suriano che aveva preso parte alla Crociera Atlantica del Decennale.

Alle 7,45 del 18 ottobre 1934, a Monfalcone, dopo due infruttuosi tentativi a motivo dell'enorme sovraccarico e delle acque agitate, Stoppani riesce a levarsi in aria. Il volo sull'Adriatico, Ionio e Mediterraneo si svolge in condizioni meteorologiche poco buone, condizioni che sono particolarmente avverse nella zona del Canale di Corinto e dell'Istmo di Suez. Più oltre i monsoni contrastano ancora la navigazione: nonostante ciò

Stoppani, alle 10,20 del 19 ottobre, dopo 26 ore e 35 minuti di volo, e dopo aver percorso 4133 chilometri ammarò felicemente nella baia di Massaua. Il primato degli americani è superato di 273 chilometri.

Il perfetto funzionamento dell'apparecchio e del motore suggeriscono all'Ing. Zappata e ai dirigenti di Monfalcone di sfruttare il successo dell'impresa, trasformando il viaggio di ritorno in una lunga crociera nei Balcani. Anche la crociera si svolse regolarmente, secondo questo itinerario: Massaua - Porto Said - Alessandria - Lero - Istanbul - Odessa - Costanza - Varna - Istanbul - Atene - Durazzo - Brindisi - Monfalcone.

L'anno seguente, fra il 22 e il 23 maggio, quattro aviatori francesi capitanati da Hebrard, a bordo del Croix-du-Sud, un idroquadrimotore tipo Latecoère-300 della potenza complessiva di 2600 cavalli, migliorano il record di Stoppani volando da Cherbourg e Liginchour nella Gambia, per un totale di 4335 chilometri.

La notizia non coglie di sorpresa l'Ing. Zappata né i dirigenti dei Cantieri Riuniti: è destino di ogni impresa aeronautica di essere prima o poi surclassata, eppoi circolava da tempo, negli ambienti aviatori, che la Francia si apprestava a togliere all'Italia il primato di Stoppani.

Per il nuovo tentativo venne utilizzato lo stesso Cant-Z.501 del volo Monfalcone-Massaua, cui fu però installata, al fine di accrescere il rendimento della potenza propulsiva sia in fase di decollo che in aria, un'elica Piaggio-D'Ascanio a passo variabile in volo, di recente fabbricazione.

L'equipaggio comandato ancora, è superfluo dirlo, da Mario Stoppani, era costituito dal secondo pilota-navigatore Casimiro Babbi, Capitano dell'Arma Aeronautica, e dallo stesso marconista del volo precedente.

Come rotta fu scelta quella del primo record, allungata fino a Berbera, nel Golfo di Aden, si da percorrere ovviamente, muovendo di nuovo da Monfalcone, una distanza in linea retta sensibilmente superiore ai 4335 chilometri volati dai francesi.

Questa performance, grazie alla generosità della macchina, all'impeccabile funzionamento del motore e alle ottime condizioni atmosferiche si svolse senza storia. In poco più di 25 ore, fra il 16 e il 17 luglio 1935, furono percorsi i 4966 chilometri interposti, per rotta ortodromica, fra Monfalcone e Berbera.

Come s'è dianzi accennato il Cant-Z.501 fu costruito in serie per conto dell'Aeronautica Militare. Nel giugno 1940, nella Specialità Ricognizione Marittima, costituiva il materiale tipo: ne esistevano a quella data 202 unità, che furono intensamente impiegate sia nella ricognizione tattica come in quella d'alto mare. Sebbene fosse successivamente rimpiazzato

dal trimotore Cant-Z.506, il «501» restò a operare sino al settembre del 1943, e qualche velivolo rimase in reparto sino al 1949-50.

* * *

Nello stesso anno dell'affermazione dell'ala italiana, di cui s'è or ora detto, nascevano a Monfalcone dalla instancabile matita dell'Ing. Zappata, due nuove creature: il Cant-Z.504 e il Cant-Z.505. Il primo era un idro-caccia navale catapultabile, ad ali ripiegabili. Nonostante le sue notevoli doti di maneggevolezza e la rispettabile velocità oraria di 300 chilometri, non venne adottato dalla Regia Marina.

Il Cant-Z.505 era invece un idrotrimotore civile destinato al servizio postale, ma in linea pratica fu il banco di prova del Cant-Z.506, che in breve tratto di tempo divenne famoso qualificandosi uno dei migliori, se non il migliore idrovolante commerciale del mondo.

Di tipo monoplano aveva l'ala di legno, che incorporava i serbatoi di carburante. Nella fusoliera, pur essa di legno (legno tulipier), vi era sistemata la cabina di pilotaggio, la cabina-radio, il posto per il meccanico di bordo, due cabine-passeggeri intercomunicanti con 15 posti, toeletta e due bagagliai. Fornito di due galleggianti, o «scarponi», in duralluminio, suddivisi in vari compartimenti stagni, collegati all'apparecchio da tubi di acciaio carenati, disponevano di una riserva di spinta e di una robustezza tale da consentire un agevole e celere decollo anche con mare agitato e con forti sovraccarichi.

Il Cant-Z.506 era propulso da 3 Alfa-Romeo-126.RC.34 da 770 cavalli, con eliche a passo variabile in volo, ma per completare la conoscenza di questo formidabile aereo, dobbiamo trascrivere le sue principali caratteristiche:

- apertura alare m. 26,50
- peso a vuoto kg. 7.200
- carico utile normale kg. 3.300
- carico utile massimo kg. 6.000
- velocità massima a 4000 metri km/h 380
- autonomia a carico normale km. 1.300
- autonomia a carico massimo km. 4.600

Costruito per conto dell'Ala Littoria, la nostra compagnia di ban-

diera del tempo, il Cant-Z.506 venne largamente impiegato nella rete aerea mediterranea fino allo scoppio della seconda guerra mondiale, rivelandosi, al duro collaudo di un impiego continuativo con ogni condizione atmosferica e di mare, un aeromobile di eccezionale robustezza e resistenza all'usura.

Il Cant-Z.506/B — cioè nella versione militare — si rivelò pur esso dotato d'impagabili prestazioni. Con i Cant-Z.506/B vennero armati, nel biennio 1938-1939 il 31° e il 32° Stormo da Bombardamento Marittimo. Allo scoppio della seconda guerra del mondo, erano in linea, oltre a quei due Stormi, alcune squadriglie da ricognizione strategica per un totale di 97 apparecchi.

Più avanti i reparti da Bombardamento Marittimo furono sciolti, ed il Cant-Z.506/B continuò ad operare esclusivamente con le squadriglie da ricognizione: fu protagonista di azioni continue alla ricerca delle rotte del nemico, a protezione dei nostri traffici navali e nella lotta antisommergibile. Sempre durante l'ultima guerra tutti gli aeromobili Cant-Z.506 della flotta civile dell'Ala Littoria, furono requisiti e trasformati in aerei-ambulanza per missioni di soccorso e per il trasporto dei feriti. Dopo il conflitto i Cant-Z.506 superstiti restarono in linea, con la stessa funzione, fino al 1960 nei Gruppi di Soccorso Aereo.

* * *

Questo capolavoro dell'Ing. Filippo Zappata consentì la conquista di nuovi importanti primati mondiali nella classe idro.

Il 7 luglio 1936, ancora Mario Stoppani, stabiliva lungo il percorso Fiumicino - Antignano (Livorno) - Ansedonia (M. Argentario) - Fiumicino, ben otto records di velocità senza carico e con carico di 500-1000-2000 chili, sia lungo un percorso (in circuito chiuso) di 1000 come di 2000 chilometri. Sui 1000 chilometri fu registrata una velocità media oraria di km. 313,261, sui 2000 una media di km. 307,311. I precedenti primati congeneri appartenevano agli Stati Uniti, rispettivamente con 265 e 253 chilometri all'ora.

Ben lungi dal dormire sugli allori, l'Ing. Filippo Zappata, ormai concordemente giudicato uno dei più versatili fecondi e geniali progettisti aeronautici del mondo, fra un primato e l'altro del prestigioso Cant-Z.506, realizzava il Cant-Z.508, un grosso idrovolante monoplano, ad ala alta, trimotore, a scafo centrale, destinato al bombardamento pesante a largo raggio d'azione. I motori: tre Isotta-Fraschini da 840 cavalli.

Ad evitare un lungo arido elenco di cifre relative alle caratteristiche tecniche del velivolo, ci soffermeremo sui primati mondiali di cui esso fu protagonista. I primati, del resto, meglio di un lungo elenco di dati e di parametri evidenziano le fondamentali prestazioni di una macchina aerea. Oseremmo dire la sua personalità.

Il mattino del 13 aprile 1937 l'aereo, con un carico globale di kg. 20.700, di cui 10 tonnellate di zavorra costituita da sacchetti pieni di tondino di ferro, di nuovo sotto l'abile mano di Mario Stoppani, si arrampicava a 4863 metri, letteralmente polverizzando il precedente primato di altezza per velivoli-idro della stessa classe, detenuto dai russi con 1942 metri.

Ma nella tabella dei records idrovolantistici internazionali, due posti erano ancora vuoti: quello del record di velocità con carico di 5 tonnellate su percorso di 1000 e di 2000 chilometri, mai tentati ancora da alcuna aviazione per carenza di aerei adatti.

Il 1° maggio 1937, lungo il percorso triangolare Grado-Rimini-Ancona il «508» di Zappata, consentiva al valoroso Stoppani di cogliere due nuove vittorie, con questi significativi dati:

- Velocità media sulla base di 1000 chilometri, km/h 251,889.
- Velocità media sulla base di 2000 chilometri, km/h 248,412.

* * *

Non si era ancora spenta la eco di tali brillanti affermazioni, che ritornava alla ribalta il Cant-Z.506 per sferrare l'attacco a nuovi e vecchi records di velocità e di distanza in circuito chiuso, attacco che riusciva ancora vittorioso.

Il 28 maggio 1937 un Cant-Z.506 di serie con equipaggio composto dal comandante Mario Stoppani, dal secondo pilota Carlo Tonini, dal marconista Suriano e dal motorista Rondioli, conquistava simultaneamente, in circuito chiuso, i primati mondiali di velocità su 5000 chilometri, senza carico e con carico di 500 e di 1000 chili, raggiungendo una media oraria di 308,244 chilometri. Con lo stesso volo venne anche conquistato il record del mondo di distanza, per idrovolanti, in circuito chiuso percorrendo 5200 chilometri di volo.

E fra il 2 e il 12 novembre col medesimo tipo di velivolo, nella versione militare, cioè con il Cant-Z.506/B, pilotato da Mario Stoppani e dal Colonnello dell'Arma Aeronautica Nicola di Mauro, crollavano i

primati mondiali di altezza con 500-1000-2000-5000 chili di carico. Nel volo compiuto con 1000 chili di zavorra, il velivolo raggiungeva la rispettabile quota di 10.388 metri, che nella categoria idrovolanti con motori a pistoncini non verrà più superata.

Le mirabili caratteristiche di volo dell'apparecchio, solleccitarono l'Ing. Zappata e la Direzione dei Cantieri Riuniti a proporre all'Aeronautica Militare (la quale, come nessuno ignora, era in fondo l'ispiratrice di questi primati, per ovvie ragioni di prestigio internazionale) la conquista, o per meglio dire la riconquista del più ambito, difficoltoso e pericoloso primato mondiale per idrovolanti: quello di distanza in linea retta.

Tale primato, già stabilito, come si ricorderà, da Stoppani-Babbi con il volo Monfalcone-Massaua, era poi passato in mano americana con 5280 chilometri, e, infine, ai colori francesi con 5780 chilometri. Anche stavolta venne impiegato un Cant-Z.506/B di serie. Nella sua capace fusoliera fu sistemato un voluminoso serbatoio supplementare sì da elevare il quantitativo globale di carburante a 10.000 litri; si provvide inoltre alla installazione di un serbatoio dell'olio più grande di quello usuale (da 450 chili). Particolarmente curate furono le apparecchiature elettroniche e la strumentazione di bordo. Come sempre Zappata seguì di persona, con minuziosa cura, l'approntamento della macchina: era uno di quei dirigenti che pur lasciando largo margine alla iniziativa dei propri collaboratori e dipendenti esercitano, sull'operato di questi, una perseverante azione di sorveglianza.

Il comando della dura impresa venne ancora affidato a Mario Stoppani, ormai divenuto uno specialista d'inarrivabile bravura nella condotta degl'idro, ed un super-specialista del Cant-Z.506 e 506/B. Nessun pilota in Italia sarebbe stato in grado di sfruttare in miglior modo le prestazioni di questo gioiello dell'ingegneria aeronautica.

Come copilota-navigatore l'Aeronautica Militare pose a fianco di Stoppani il Capitano Enrico Comani, un intelligente e ben preparato ufficiale del Ruolo Naviganti, proveniente dai corsi regolari dell'Accademia Aeronautica: egli comandava allora la Scuola di Volo Senza Visibilità di Ciampino-Sud (Roma), da poco organizzata sul modello di quella tedesca di Hannover, presso cui lo stesso Comani si era «laureato» a pieni voti come esperto del così detto «volo cieco», e nel campo della navigazione radioguidata. Ma nel Libretto Personale del Capitano vi erano registrate altre benemeritenze aeronautiche come il primo collegamento aereo notturno Roma-Germania del Nord, di 1300 chilometri, compiuto con avverse condizioni atmosferiche. Si aggiunga che egli aveva sistematicamente studiato le formazioni di ghiaccio nel volo in quota e suggerito i mezzi per poterle efficacemente fronteggiare; aveva apportato sensibili utilis-

simi perfezionamenti alla strumentazione dei cruscotti dei grandi apparecchi, per quanto poteva interessare gli strumenti per la condotta del velivolo. In breve egli era l'uomo veramente adatto per collaborare con Stoppani alla riuscita della spedizione.

Completavano l'equipaggio dell'aereo, battezzato I-LAMA, due elementi di primissimo ordine nelle rispettive specialità: il Maresciallo Marconista della R. Aeronautica Demetrio Jaria, già partecipante alla Crociera del Decennale, ed il Capo-Motorista dell'Alfa-Romeo Renato Pogliani.

Minuziose, al solito, furono le prove di decollo con carichi via via crescenti, le prove di rendimento e di consumo alle varie quote. Nel contempo Comani provvedeva allo studio della rotta, alla elaborazione del piano di volo e alla messa a punto degli strumenti di navigazione e per la condotta del velivolo senza visibilità esterna.

Come base di partenza si scelse l'ampio e tranquillo specchio d'acqua di Elmas (Cagliari) ove infatti, ai primi di dicembre del 1937, si trasferì l'I-LAMA: di qui l'idrovolante avrebbe spiccato il volo in direzione del Brasile. E dopo aver raggiunto la costa all'altezza di Recife, a seconda dei consumi registrati nella traversata atlantica, avrebbe più o meno allungato il percorso.

Giunto il velivolo ad Elmas si attese che i meteorologi dessero il via, ma proprio in quei giorni una vasta e tenace area di bassa pressione andò ad occupare il Mediterraneo Occidentale, accompagnata da turbolenze atmosferiche e da temporali.

Fu allora deciso (17 dicembre) di spostare la base di partenza a Cadice, in Spagna. E da questo porto, finalmente, dopo altri dieci giorni di snervante attesa, alle 13,35 del 27 dicembre 1937, l'apparecchio decollava alla volta dell'America del Sud.

Ma lasciamo per un momento a Stoppani la descrizione dei momenti salienti dell'impresa:

«L'apparecchio pesante 16.800 chilogrammi affonda oltre la linea normale d'immersione dei galleggianti, ma ciò non è preoccupante: sappiamo che la robustezza di questi elementi e le loro qualità idrodinamiche non rendono rischioso il decollo. Abbiamo dato gas. Sotto la spinta dei 2400 cavalli, l'apparecchio ha iniziato la sua corsa, si è messo sui redans, ha preso la velocità di decollo, si è alzato; tutto in 56 secondi. Io e Comani ci siamo guardati: gli ho strizzato l'occhio».

E più innanzi Stoppani dice: «E' notte. Navighiamo da oltre dieci ore; sono le 23 e ci troviamo fra le Isole del Capo Verde e quelle di Santiago: è l'ultimo lembo del vecchio continente che abbandoniamo...

Alle 8,28 passiamo l'Equatore; facciamo un po' di festa perché tutti e quattro stiamo tagliando il circolo massimo per la prima volta, e lo facciamo tanto più volentieri in quanto abbiamo navigato per tre ore fra temporali, con l'orchestra dei tuoni (che non abbiamo sentito) ed i fuochi di artificio dei fulmini, che abbiamo veduto assai bene. La pioggia ha martellato per qualche ora le nostre ali squassate dal vento. Siamo stati perciò costretti a salire a 3.700. Ora si balla ancora ma il cielo è schiarito. Fra poco saremo su Fernando de Noronha. Lo scorgiamo infatti alle 9,22. Poi arriviamo su Pernambuco, o Recife. Pogliani mi dice che abbiamo benzina da vendere».

I momenti critici, i rischi di questa impresa (da Stoppani minimizzati, come s'è visto) furono due: il decollo a motivo del mostruoso sovraccarico, ed il volo notturno condotto nella zona dei piovaski equatoriali — definita dai piloti *pot-au-noir*, o pozzo nero — cioè di quella spessa fascia nimbiforme, spesso elevata a grande altezza, posta a cavallo dell'Equatore. Il pozzo-nero, in quei tempi, con i suoi scrosci di pioggia a carattere diluviale, i venti vorticosi, costituiva un serio pericolo per le trasvolate dell'Atlantico Meridionale, in quanto il *plafond* degli aerei, a differenza di oggi, non consentiva di poterlo scavalcare.

Breve: l'I-LAMA ammarava felicemente, nel pomeriggio del 29 dicembre, a Caravellas, nello Stato di Santo Espirito: aveva coperto, in 26 ore e 25 minuti di volo, 7.013 chilometri, alla media oraria di 265 chilometri, conquistando così all'Italia il primato mondiale di volo diretto senza scalo per idrovolanti.

Con questa stupenda performance il record dei francesi era superato di 1.220 chilometri, ad una velocità di quasi 100 chilometri all'ora superiore.

Entusiastiche furono le accoglienze tributate dalla popolazione, dalle autorità brasiliane, dai connazionali, ai trasvolatori italiani. I quali, fra ricevimenti, cerimonie, inviti e presentazioni in volo dell'apparecchio furono costretti a prolungare il loro soggiorno in America fino a tutto gennaio dell'anno seguente.

L'I-LAMA mosse da Rio de Janeiro il mattino del 1° febbraio 1938 e dopo sette ore e quaranta minuti i suoi scafi lambivano le acque di Natal: a bordo, oltre l'equipaggio che sappiamo, c'è il Capitano Pilota dell'Aeronautica Mario Viola, Comandante di una delle squadriglie acrobatiche che si sono esibite in Sud-America. Egli ha chiesto e ottenuto di rimpatriare in volo.

Purtroppo il viaggio di ritorno, come forse alcuni ricorderanno, doveva risolversi in una terribile tragedia.

L'idrovolante riparte il mattino seguente alle 5 e 10', ora locale. Alcune ore dopo, in pieno oceano, ad un'ora circa di volo da Fernando de Noronha, un'improvvisa fatale avaria al gruppo motore-elica di sinistra — che ne fu squassato e messo all'istante fuori servizio — provoca un incendio.

I mezzi di bordo, subito posti in azione, riescono soltanto a ritardarne lo sviluppo, consentendo all'abilità e al sangue freddo di Stoppani — che ha già fatto lanciare l'SOS — di ammarare regolarmente fra l'Isola Fernando de Noronha e la costa brasiliana, nonostante le acque siano assai agitate. Pochi istanti dopo due successive esplosioni, dovute al molto carburante ancora contenuto nei serbatoi, trasformano l'I-LAMA in uno spaventoso braciere.

Mario Stoppani, l'«uomo dalle sette vite», in virtù della sua prorompente vitalità e della sua disperata volontà di sopravvivere, riuscì a cavarsela. Mantenendosi a galla malgrado le ustioni riportate, poté attendere il soccorso di un idrovolante Dornier, catapultato dalla nave-appoggio tedesca Schwambenland che, non troppo lontana, aveva captato l'SOS. Perirono invece nella tremenda sciagura gli altri membri dell'equipaggio: il capitano pilota Enrico Comani, il maresciallo radiotelegrafista Demetrio Jaria, il motorista Renato Pogliani. Perse inoltre la vita il capitano pilota Mario Viola.

* * *

Appena rimpatriato Stoppani, con i segni ancor freschi delle ustioni riportate nell'incidente atlantico, tornò col solito entusiasmo al suo lavoro di collaudatore. Ed il lavoro, fra prove di apparecchi di serie e prove di prototipi, non mancava di certo ai Cantieri Riuniti. Mentre egli era in Brasile, l'Ing. Zappata aveva ultimato la costruzione di un nuovo idrotrimotore, il Cant-Z.509, molto assomigliante al «506» e di cui può ritenersi, in certo senso, una versione leggermente pantografata.

Il nuovo aereo era equipaggiato da tre motori stellari raffreddati ad aria, di tipo Fiat-A.80-R.C.41, da 1000 cavalli cadauno. Le eliche, pur esse di tipo Fiat, erano a passo variabile in volo e a giri costanti.

Le accresciute dimensioni e l'aumento della potenza motrice, consentirono, nei confronti del «506», di raddoppiare il carico utile normale e di incrementare di oltre 20 chilometri orari la massima velocità in quota.

Nell'attesa che anche questa bella macchina dell'operoso ingegnere marchigiano venisse costruita in serie per conto dell'Aeronautica Militare e Civile, si determinò di sfruttarne le ottime caratteristiche tecniche per la conquista di primati aerei mondiali. Difatti il mattino del 30 marzo 1938, un Cant-Z.509 di serie, al comando di Mario Stoppani, con equipaggio composto dal secondo pilota Goffredo Gorini, dall'Ing. Marco Luzzatto e dal motorista Edoardo Accumolli, lungo il circuito Santa Marinella - Napoli - Monte Cavo - Santa Marinella, riconquistava i primati di velocità per idrovolanti su circuito chiuso di 1000 e di 2000 chilometri, primati già stabiliti dallo stesso Stoppani e poi passati all'aviazione tedesca.

Per il nostro «509» furono omologati questi valori:

- velocità media oraria su 1000 km. 399,644 chilometri;
- velocità media oraria su 2000 km. 403,424 chilometri.

In tal modo i records dei tedeschi furono superati rispettivamente di 70 e di 72 chilometri.

Con questa significativa affermazione si chiude, per i Cantieri Aeronautici di Monfalcone, l'era dei primati: d'ora in poi questo complesso industriale, sviluppatosi in modo enorme per merito del fervore ideativo dell'Ing. Filippo Zappata, sarà interamente impegnato in una massiccia produzione di serie per soddisfare le crescenti esigenze dell'Aeronautica Militare, e le richieste dell'Aviazione Commerciale italiana e di altri paesi.

Ci siamo sin qui soffermati sui velivoli detentori di records di classe internazionale prodotti a Monfalcone su progetti del nostro ingegnere, ma diversi altri apparecchi furono nel frattempo realizzati con l'ormai famosa sigla Z.

Ne ricorderemo alcuni incominciando dal Cant-Z.515, un idrobimotore a cellula monoplana, a due galleggianti, destinato alla ricognizione marittima e all'attacco leggero. Seppure sviluppasse una velocità oraria superiore ai 400 chilometri, e fosse dotato di un armamento composto da 4 mitragliatrici, rimase allo stato di prototipo: incalzava la guerra e di conseguenza i C.R.D.A. erano nella impossibilità di assumere nuovi impegni di lavoro (1).

Un altro aereo firmato da Zappata e che ebbe invece una meritata fortuna, fu il Cant-Z.1007.Bis che i vecchi piloti da bombardamento dell'ultima guerra ricordano ancor oggi con grande simpatia. Derivato dal Cant-Z.1007 - Alcione il «1007.Bis», costruito in due versioni, monoderiva

(1) D'accordo con il Governo Italiano il progetto del Cant-Z.515 fu venduto al Giappone e consegnato ad ufficiali tecnici venuti in Italia con un sommergibile.

e bideriva (la terza versione, il «1007.Ter» giungerà ai reparti nel tardo 1942, in un limitato numero di esemplari) era un trimotore da bombardamento terrestre ad ala media, di costruzione interamente lignea, armato di 4 mitragliatrici e propulso da motori Piaggio-XI.Bis.R.C.40 da 1000 cavalli ciascuno. Capace di sollevare un carico utile di 4225 chili, l'apparecchio sviluppava una massima velocità di 455 km/h, aveva una tangenza pratica a pieno carico di 7.500 metri e un'autonomia di 1795 chilometri.

Il Cant-Z.1007.Bis può senza meno definirsi il tipico bombardiere italiano della seconda guerra mondiale. Il velivolo esordì durante la campagna di Grecia, ove equipaggiò numerosi Stormi e Gruppi da Bombardamento Terrestre (in precedenza era stato impiegato dal CAI — Corpo Aereo Italiano — ma in funzione di ricognitore strategico). Questo ottimo bombardiere operò a lungo nel Mediterraneo, con basi in Sicilia, Sardegna, Egeo. Partecipò all'offensiva su Malta, come alle azioni contro la flotta britannica. I reparti di stanza in Egeo svolsero anche ripetute missioni contro obiettivi in Siria e in Palestina, e soprattutto contro la munita base navale di Alessandria. Un reparto venne pure impiegato in Libia nel 1941-43, e numerosi infine furono le azioni compiute dal «1007.Bis» all'epoca dello sbarco alleato in Algeria.

Sempre nel periodo trascorso da Zappata a Monfalcone, rammenteremo il Cant-Z.1010, piccolo monomotore terrestre da turismo a 5 posti, il bimotore da bombardamento e da ricognizione strategica Cant-Z.1011 e Cant-Z.1012: quest'ultimo era un trimotore terrestre da turismo a grande autonomia.

Un cenno particolare merita il monoplano idroquadrimotore a due galleggianti, della categoria long-range commerciale, Cant-Z.511, destinato al servizio passeggeri sulle rotte transatlantiche. Di linea snella, armoniosa, pulita com'erano del resto tutti i velivoli disegnati dall'Ing. Zappata, questo aeromobile era in grado di trasportare 16 viaggiatori comodamente alloggiati in altrettante cabine-letto di lusso. Dal vano inferiore della fusoliera, adibito a bagagliaio, il motorista, attraverso tunnels incorporati nelle ali, poteva raggiungere in volo tutti e quattro i motori.

L'aereo capace di sviluppare, in quota, una massima velocità di 420 km/ora può definirsi, rispetto al periodo in cui fu collaudato (fra la fine del 1942 e i primi del 1943) un precorritore dei modelli adottati parecchi anni dipoi. Nacque purtroppo in un momento in cui l'Industria Aeronautica Italiana era ormai senza fiato, e l'Italia sull'orlo della disfatta militare. Ne furono nondimeno costruiti due prototipi: uno, consegnato all'Aeronautica Militare, fu distrutto da un mitragliamento aereo a Vigna di Valle; l'altro venne distrutto dai tedeschi negli hangars dei Cantieri Aeronautici di Monfalcone.

Un altro interessante velivolo creato dall'Ing. Zappata fu il Cant-Z.1015, trimotore terrestre i cui progetti erano già pronti sin dal 1939 ormai alla vigilia della seconda guerra mondiale. Nato come corriere postale veloce da utilizzare sulle rotte atlantiche, esso poteva facilmente essere trasformato in bombardiere strategico, e impiegato altresì come aerosilurante. Dopo i primi voli compiuti all'inizio del 1940 si dovette purtroppo attendere lungo tempo prima che venissero messi a punto i gruppi moto-propulsori primitivi. A guerra inoltrata dotato finalmente di tre gruppi moto-propulsori Piaggio-D'ascanio (motori P.XII da 1250 HP appena venuti alla luce) poté fare una brillante dimostrazione delle sue straordinarie performances. Data la sua velocità massima di 565 chilometri l'ora, mai fino allora raggiunta, se tradotto in edizione militare, il Cant-Z.1015 avrebbe potuto facilmente sganciarsi dalla caccia antagonista. Ma era ormai troppo tardi, e, come l'ottimo Cant-Z.515 rimase unico esemplare. Venne impiegato, per la sua elevata velocità anche a livello del mare, per il collaudo dei siluri destinati agli idrosiluranti al loro impatto sull'acqua.

L'ultimo aereo costruito su progetto dell'Ing. Zappata nel suo lungo e fecondo periodo trascorso a Monfalcone, reca la sigla Cant-Z.1018, un veloce bimotore da attacco e da bombardamento, dalle prestazioni veramente moderne. Capace di un carico utile di kg. 3.700, di cui una tonnellata e mezzo costituita dalle bombe, l'apparecchio aveva una tangenza pratica prossima ai 10.000 metri, una massima velocità di 520 km/h e un'autonomia normale di 2.500 chilometri. Inizialmente azionato da due motori Alfa Romeo da 1.400 cavalli cadauno, venne poi equipaggiato con diverse altre coppie di motori, fra cui due Daimler-Benz da 1.300 HP.

Purtroppo per un complesso di contrattempi e di lungaggini non si riuscì nella sua ultima versione, quella metallica, a passarlo alle catene di montaggio, altrimenti avrebbe senza dubbio consentito di accrescere in notevole misura, durante l'ultima conflagrazione mondiale, la potenza offensiva del nostro schieramento aereo.

* * *

All'inizio del 1942 l'Ing. Filippo Zappata consapevole di aver saturato per qualche anno le possibilità produttive dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico, ossia di non avere la possibilità di sviluppare un ulteriore lavoro progettuale, accolse l'invito della Ditta Breda che gli offriva un

posto di Capo-Progettista dei suoi Stabilimenti Aeronautici di Sesto San Giovanni.

I dirigenti di questi Stabilimenti che allora producevano soprattutto velivoli su licenza, consci delle loro possibilità sia come modernità di apparecchiature tecniche e d'impianti, sia come capacità dei propri operai specializzati e tecnici di officina, ambivano immettere sul mercato aeronautico velivoli originali, di etichetta Breda. In altri termini alla Breda, per portare a termine tale disegno occorreva un progettista di sperimentata capacità.

Alla Breda l'Ing. Filippo Zappata realizzò, in breve tempo, i piani di cinque bimotori e di due quadrimotori di vario impiego militare. Di essi vide la luce, allo stato di prototipo, il Breda-Zappata.303 (siglato B.Z.303) un bimotore plurimpiego, cioè adatto al combattimento diurno e notturno, al bombardamento leggero e all'assalto. Equipaggiato di due Piaggio da 1500 cavalli ciascuno che non vennero mai consegnati, avrebbe dovuto sviluppare l'eccezionale velocità oraria a 5000 metri di 650 chilometri, ed era dotato di un armamento formidabile: 8 cannoncini da 20 millimetri, una mitragliatrice da 12,7, più un impianto per il lancio di due piccoli siluri. Raggio d'azione: 1.500 chilometri.

Dopo l'8 settembre del 1943 questa gemma dell'Industria Aeronautica Italiana venne distrutta dai tedeschi.

Intanto Zappata, considerato il fatale svolgersi degli eventi militari, aveva, in parallelo allo studio degli aerei bellici anzidetti, sviluppato quello di aeromobili commerciali.

A prezzo di grandi fatiche e sacrifici riesce a realizzare il progetto del B.Z.308 un quadrimotore civile di elevato tonnellaggio, ma la sua costruzione «... per una sorta di fatalità (come racconta Giorgio Evangelisti nel magnifico volume "Cento aeroplani e un grande cuore") deve superare un'infinità di ostacoli, di controlli, di ritardi, e quando si può ultimare il grande velivolo, e cioè parecchio tempo dopo la fine della guerra, il Constellation e gli altri apparecchi similari, sono già stati ampiamente collaudati, costruiti in serie e acquistati dalle società di navigazione aerea. E così per l'aeroplano di Zappata, messo a punto da una ditta in liquidazione, non esiste più un mercato».

Con un po' più di comprensione, di aiuto, di lungimiranza, il B.Z.308 avrebbe potuto volare nel 1946, un anno dopo la fine della ostilità. Non fu possibile, per converso, per un susseguirsi di difficoltà, incominciando dal veto posto dagli Alleati di costruire macchine aeree specialmente quelle di gran tonnellaggio, iniziare le prove di volo prima del 1948. Queste prove furono condotte da Mario Stoppani (assunto in quell'anno

dalla Breda) e vi prese parte l'Ing. Zappata che sempre, del resto, era salito a bordo dei suoi prototipi quando ricevevano il battesimo dell'aria.

Al di là di ogni rosea previsione il collaudo mise in evidenza le ottime prestazioni di uno degli ultimi velivoli elaborati dal grande costruttore aeronautico anconetano. Se attuato in tempo esso sarebbe stato un temibile concorrente del D.C.6 della Società Americana Douglas, del Constellation della Lockheed, e di altri aeromobili stranieri della famiglia dei long-courier.

Il B.Z.308 era a struttura interamente metallica, munito di carrello tricycle retrattile; nella sua ampia cabina potevano essere alloggiati, con ogni comodità, 80 passeggeri. Equipaggiato di quattro motori Bristol-Centaurus, con eliche a 5 pale a passo variabile in volo, raggiungeva una massima velocità di 573 chilometri orari, una velocità di crociera di 450. Aveva una tangenza pratica di 7.350 metri e un'autonomia di 7.700 chilometri.

* * *

Lasciata la Breda — la cui produzione aeronautica dopo lo sforzo compiuto per costruire il B.Z.308, si era praticamente estinta — l'Ing. Zappata, nel 1951, passò alla Società Aeronautica Agusta specializzata nella produzione di elicotteri. Qui organizzò un efficiente Ufficio Tecnico ed i quadri principali dell'Officina, chiamando a raccolta parecchi suoi vecchi collaboratori. Portò inoltre a termine diversi progetti di velivoli e anche di elicotteri: dei primi va ricordato il piccolo quadrimotore A.Z.8, che fu realizzato e collaudato con esito felice, ma che rimase allo stato di prototipo. I suoi lavori sugli elicotteri invece per ragioni di carattere industriale (1) e comunque indipendenti dalla loro validità, rimasero allo stato progettuale. Tuttavia Zappata collaborò alla produzione di una grande «ala ruotante», l'A.101.G da 4.000 cavalli.

«All'inizio del 1963 — dice testualmente Zappata in una lettera scritta nel giugno di quest'anno (1970) all'autore di queste note — non stanco fisicamente, ma amareggiato per non essere riuscito, malgrado la più strenua battaglia, ad assicurare all'Industria Italiana Aeronautica almeno un settore nel campo dei velivoli da trasporto (personalmente non ho

(1) La quasi totale attività della Ditta era volta alla riproduzione su licenza di macchine americane, già impostesi sul mercato.

mai avuto particolare penchant per gli elicotteri) ho dato le dimissioni alla Ditta Agusta. Il Conte Domenico Agusta, Presidente e anima della Ditta stessa e uomo di eccezionale capacità, ha accettato le mie dimissioni, ha però voluto che gli assicurassi ancora la mia consulenza, cosa che continuo a fare e di cui gli sono molto grato».

Se l'Ing. Filippo Zappata non riuscì nel dopoguerra «ad assicurare all'Industria Italiana Aeronautica almeno un settore nel campo dei velivoli da trasporto» in compenso, negli anni precedenti il conflitto e durante lo stesso conflitto, consegnò all'Aeronautica Militare e Civile Italiana una serie di macchine stupende che ci furono invidiate dalle aviazioni d'ogni parte del mondo; consentì infine all'Ala Italiana di brillare ripetute volte, come una stella di prima grandezza, nel firmamento dei primati aerei internazionali.

